(Ingresa a Sala el Grupo de Trabajo Tránsito y Transporte del Area Metropolitana)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Educación y Cultura del Senado de la República tiene mucho gusto en recibir a una delegación de Ediles que forma parte de Grupo de Trabajo Tránsito y Transporte del Area Metropolitana, integrado con representantes de las Juntas Departamentales de Canelones, San José, Florida y Montevideo, quienes han solicitado ser recibidos para intercambiar algunas ideas respecto al tema del boleto estudiantil gratuito para estudiantes del ciclo básico.

SEÑOR WEISS.- Para nosotros es un placer estar en esta Comisión y ser recibidos por los señores Senadores.

Si bien seré breve porque sé que los tiempos apremian para quienes tienen muchas tareas que emprender, quisiera explicarles el proceso por el cual hemos llegado a este ámbito. Los señores Senadores saben que las Comisiones del Area Metropolitana de Montevideo, San José, Canelones y Florida tienen un ritmo de trabajo coordinado y forman subgrupos de trabajo -nosotros integramos el de Tránsito y Transporte- que, cada tantos meses, se reúnen en una sesión plenaria. Dicha sesión plenaria está formada por Ediles de las cuatro Juntas Departamentales que integramos esas Comisiones. Tenemos un grupo de Medio Ambiente, otro de Agro y Mercadeo Hortifrutícola, otro de Tránsito y Transporte y otro de Turismo y Cultura.

En el caso del Grupo de Tránsito y Transporte, a iniciativa de Ediles del Departamento de Canelones, que luego fue tomada también por Ediles de los Departamentos de San José y Florida, se comenzó a plantear la problemática del traslado de los estudiantes de esos departamentos a los centros de estudio. Fue así que el 29 de noviembre de 2000, en Canelones, comenzamos a estudiar el tema y hasta el momento hemos estado recabando información -que tenemos en nuestro poder y que se las haremos llegar posteriormente, pues la Secretaria no ha podido asistir en el día de hoy- sobre la matrícula de Enseñanza Secundaria del año 2001, porque nos parece importante conocer la cantidad de personas de las que estamos hablando. Hace dos meses solicitamos esta información a la UTU pero todavía no la hemos recibido, aunque suponemos que se nos enviará. También estamos pidiendo información sobre la deserción escolar y quisiéramos saber si esos ámbitos tienen un estimativo en cuanto a qué porcentaje se debe al hecho de no poder pagar el traslado a los centros de estudio. A su vez, hemos venido recibiendo información de la Universidad de la República sobre los estudiantes que asisten a ese centro provenientes de los departamentos de Canelones, San José y Florida.

El último Plenario, que se realizó en San José, nos encomendó mantener una serie de contactos con el fin de comentar el trabajo que estamos haciendo y plantear algunas ideas sobre propuestas factibles. Nos hemos reunido ya con representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, más precisamente con el ingeniero Lucas Facello, Director Nacional de Tránsito, con quien estuvimos intercambiando información.

Lo cierto es que -esto ya lo dije en la Comisión respectiva de la Cámara de Representantes- es muy difícil coordinar la información que existe en el ámbito público. Fue un trabajo titánico obtener las matrículas de Secundaria y aún no tenemos las de UTU y, realmente, sin esos datos, es muy difícil poder sustentar una propuesta, ya que la primera pregunta que se nos hace es a cuántos estudiantes nos referimos. Obviamente, a continuación, está el famoso "atqp" -alguien tiene que pagar- y, entonces, hay que ver cómo se paga.

SEÑOR BRENTA.- Soy Edil de la Junta Departamental de Montevideo y quiero agradecerles la atención que nos han brindado esta mañana.

Quería agregar algo a lo que dijo recién el Edil Weiss. Hemos tenido una serie de contactos como, por ejemplo, con las APAL que nuclean a los padres de alumnos de distintas instituciones del área metropolitana, fundamentalmente de Canelones, que nos han brindado algún tipo de información -obviamente, no de carácter científico- que establece que los costos del traslado en el transporte del área metropolitana a las instituciones educativas son considerados, por lo menos por estas organizaciones, como uno de los elementos fundamentales que determinan la deserción de una cantidad muy importante de estudiantes, no cuantificable. Para que los señores Senadores tengan una idea de lo que estoy diciendo, quiero señalar que el promedio del traslado de un estudiante a una institución educativa en la zona de Canelones, por ejemplo, si sitúa en el orden de los $ 11 ida y $ 11 vuelta, lo que representa una cifra importante a lo largo del mes, en un núcleo familiar básico, con dos hijos.

Por otro lado, hemos mantenido conversaciones con las empresas de transporte del área metropolitana, porque nos parecía importante reunirnos con todos los actores que están involucrados en esta problemática, a fin de buscar alternativas. Obviamente, existe buena disposición por parte de las empresas para encontrar soluciones e, inclusive, algunas tienen ciertos mecanismos como, por ejemplo, los abonos, por los que generan algún tipo de boleto diferencial para los estudiantes, y si bien no proporcionan un boleto gratis, sí tienen determinados descuentos. Reitero que existe voluntad en el sentido de buscar alternativas y, muchas de ellas, evidentemente, están asociadas a la tarifa del precio del boleto.

En ese sentido, en la última reunión del Grupo de Trabajo Tránsito y Transporte enumeramos una serie de elementos que podían constituirse en fuentes de financiación en la búsqueda de algún mecanismo de subsidio porque, en definitiva, de eso se trata. Es decir que lo que pretendemos es encontrar un subsidio para el boleto de determinados sectores de la sociedad que, desde nuestro punto de vista -y creo que esto es compartido por todos- deberían tener una situación privilegiada con relación al transporte.

Algunas de estas posibles fuentes de financiación están asociadas a la tasa de circulación que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas aplica a los servicios del transporte del área metropolitana, que es del 5% sobre la venta de boletos. Otras fuentes de financiamiento podrían buscarse por el lado de algunos tributos nacionales que los servicios de transporte también pagan, como ser el IVA a los insumos y el IMESI a los combustibles. Estas posibilidades han sido debatidas y, en alguna medida, existe un consenso vinculado al hecho de que los servicios de interés público no deberían estar gravados con esta clase de tributos. También existe alguna posibilidad vinculada a ingresos asociados al tema de los peajes u otra posibilidad similar. Esto fue conversado con los integrantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y ellos nos han trasladado su visión de que, en caso de derogar este

tributo -esta situación ha estado planteada en el proyecto del Poder Ejecutivo en la igualación del precio del IVA- buscarían reducir el precio general del boleto.

Esta serie de alternativas, evidentemente, exige una definición política y nos pareció sensato incluirlas en la propuesta, en la búsqueda de generar alternativas a quienes les corresponde tomar una decisión en esto que, precisamente, no somos nosotros. Entendemos que estos podían ser, por lo menos, caminos que iniciaran la posibilidad de encontrar alguna solución.

Básicamente, nuestra propuesta apunta a generar un boleto gratis en el primer ciclo de Enseñanza Secundaria, atendiendo a las necesidades más urgentes de sectores de la población, para los cuales significa un esfuerzo muy grande hacer que sus hijos se trasladen. De la misma manera, se plantea una situación similar a la que existe en Montevideo, donde quienes cursan el primer ciclo de Enseñanza Secundaria tienen cincuenta boletos gratis a lo largo del mes, lo que asegura que durante ese tiempo puedan ir y volver a la institución educativa.

Nos parece que esto evidentemente admite una profundización que vaya mucho más allá, tratando de generar niveles de información que permitan establecer específicamente cuáles son los estudiantes que efectivamente se trasladan. Obviamente no son todos, lo cual podría reducir también la inversión necesaria para encontrar una alternativa y por lo tanto hacerla mucho más viable. Desde el ámbito de las cuatro Juntas Departamentales es muy difícil profundizar en este tipo de información, por lo cual nos parecía importante trasladar a esta Comisión la preocupación que existe en el ámbito del Plenario Interjuntas del Area Metropolitana.

SEÑOR POGGIO.- Mi nombre es Hugo Poggio y soy del departamento de San José.

Debo decir que Rincón de la Bolsa tiene un aspecto en contra, que es la tarifa de protección de las empresas en los precios del boleto. El abono a Libertad, hasta el kilómetro 32 de la Ruta 1, para un estudiante de Rincón de la Bolsa, cuesta $ 50 más barato. Dentro de Rincón de la Bolsa -diez kilómetros- el abono cuesta $ 285, mientras que viajar a Libertad cuesta $ 50 menos, alternativa posible teniendo en cuenta la superpoblación que hay en la zona y sobre todo en los centros de estudio, ya que existe un solo liceo para 36.000 personas. Hay uno nuevo en Playa Pascual, pero imparte cursos sólo hasta tercer año. A este respecto se está tratando de implementar clases de cuarto año para evitar que permanezcan en la calle.

De hecho, la inexistencia de un cuarto año de liceo es un motivo más que se suma a otros que explican la deserción. El liceo de Rincón de la Bolsa, a ocho kilómetros, está tan superpoblado que no puede recibir a los estudiantes de Playa Pascual y éstos tienen que optar por viajar a Libertad o a Montevideo. El problema se complica más aún, porque viajar a Libertad es mucho más barato que ir al liceo de la zona, si pudieran pagarlo. Esa tarifa de protección es muy perjudicial -en realidad no sé cuál fue el principio que se empleó para estructurarlo- a tal punto que es más económico pagar el boleto todos los días a zonas cercanas al liceo que comprar el abono, cuyo costo mínimo asciende, como dije, a $ 285. Mi hija vive a más de dos kilómetros del liceo, distancia larga para ser recorrida caminando de ida y vuelta; para cubrirla en ómnibus, en cambio, el boleto es caro dada la proximidad, pero mucho más lo es si compra el abono.

En consecuencia, si se pudieran ordenar estos aspectos, se estaría haciendo un aporte para combatir las causas que provocan la deserción, fundamentalmente en esas zonas altamente carenciadas.

Por otra parte, el transporte no es como el de lugares más ciudadanos, donde se registran mayores frecuencias y se presenta la facilidad de cubrir las distancias caminando. De hecho, si tiene que trasladarse a pie, para una chica es más complicado atravesar zonas despobladas en horas de la noche y sin iluminación. Tampoco hay lugar siquiera por donde caminar. Los señores Senadores saben bien lo que ha sido la Ruta 1 vieja, que es donde se centra la población. Todos estos factores obligan a una persona a viajar en ómnibus, ya que conocido es el problema que acarrea desplazarse, incluso en bicicleta, cuando hay una única vía, como ocurre en la Avenida Giannattasio.

Por lo tanto consideramos que este proyecto podría paliar en algo la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que no comprendo es que sea más barato pagar el boleto que comprar el abono.

SEÑOR POGGIO.- El precio del abono a Libertad -que está a una distancia de más de veinte kilómetros- es de $ 285, y si se quiere viajar a cinco kilómetros cuesta lo mismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que pueden hacer es comprar el boleto a Libertad y bajarse antes.

SEÑOR POGGIO.- No, porque hay un abono y, además, se trata de otra compañía que no entra a Playa Pascual y hace otro circuito.

Entiendo que el sistema tiene que brindar protección a las empresas -de hecho la tarifa de protección tiene amparo legal- pero se supone que nosotros estamos representando a la población. Todos sabemos que si tomamos un ómnibus de larga distancia para cubrir un recorrido corto, la tarifa es buena. Sin embargo, cuando no hay otra opción, esa tarifa puede estar planteando limitaciones a todo aquel que sí quiere estudiar. Hay personas que ganan $ 2.000 por mes y es lo que llevan a la "ciudad dormitorio", si es que podemos llamarla ciudad, y tienen que pensar en el costo del boleto a Montevideo, el tiempo y demás factores que demuestran desamparo. Es muy difícil, por ejemplo, la situación de la madre que está todo el día trabajando en Montevideo y a su regreso debe facilitar el acceso de su hijo al estudio. Ese muchacho va a estar más horas en la calle y no cuenta con un club deportivo, como en Montevideo, sino una sola Plaza de Deportes para 36.000 personas. Es un salto mortal: de tercer año a la calle.

Al perder el vínculo con la guía educativa, se pierde también el referente. Un muchacho de Montevideo puede realizar una mayor cantidad de actividades, mientras que allí no; lo único que puede hacer es integrarse a grupos callejeros o mantenerse aislado, ya que el poder adquisitivo no le resulta suficiente para acceder a la compra de una computadora.

Durante el verano los chicos pueden ir a la playa con más facilidad que los de Montevideo, pero otra actividad no van a tener. De modo que el liceo es la guía de vida para ellos.

He tratado de hacer a los señores Senadores una reseña de la zona y de las complicaciones que vive la población.

SEÑOR WEISS.- El ejemplo que puso el señor Poggio es extensible a otras zonas de San José, Canelones y Florida. No sabemos el motivo por el cual los Ediles de Canelones y Florida no se hicieron presentes.

Por un lado tenemos una problemática social clara y obvia que ha despertado la preocupación de mucha gente en todos estos lugares. Si bien nosotros somos de Montevideo, integramos el Plenario Interjuntas y queremos pensar con cabeza metropolitana, porque nos parece que a esta altura de los acontecimientos, más allá de las diferencias que existen respecto a las fronteras de los departamentos, hay un problema que hace que un conglomerado de la población esté afectado por situaciones que nos entrelazan a todos. No se puede pensar más con cabeza de Montevideo, Canelones, San José, etcétera, sino que tenemos que ejercitarnos, insisto, para pensar con cabeza metropolitana, lo cual no es fácil ni sencillo. En realidad, desconozco si todos los actores que tenemos que jugar en esa cancha estamos encarando el tema con la misma dinámica.

Por otro lado, no queremos caer en propuestas demagógicas, voluntaristas ni facilistas, porque queremos estudiar bien el tema, pero nos parecía fundamental trasladar el problema a la Comisión del Senado que, incluso, tiene más facilidad para acceder a cierta información; a nosotros nos ha costado todo enormes esfuerzos y sabemos la diferencia que existe entre que una nota salga de una Junta Departamental o que surja de la Cámara de Senadores o de la de Representantes.

Obviamente, sin contar con el conjunto de la información, difícilmente se puedan hacer propuestas sólidas ante los organismos que deben tomar decisiones, ya sean del Ejecutivo nacional o -considerando el protagonismo inevitable que deben adoptar en momentos de tomar determinaciones- de las Cámaras de Senadores y Representantes. Entonces, en este sentido, les haremos llegar toda la información que al respecto hemos obtenido, pero creemos que aún nos hacen falta datos que quizá los señores Legisladores puedan obtener. Nuestra idea es colaborar en forma positiva y proactiva, buscando una solución plausible de llevar adelante ya que, de lo contrario, lo único que haríamos sería crear en la gente una expectativa que no se va a poder cumplir, y lo cierto es que no puede haber nada peor que eso.

SEÑOR FABRE.- En realidad, creo que mis compañeros han dicho casi todo, y antes que hacer uso de la palabra, prefería escucharlos. Sin embargo, quisiera aludir a un tema puntual al que ya se hizo referencia: a los estudiantes de campaña.

El peón rural, padre de familia, que hoy por hoy gana $ 1.500, $1.800 o $2.000 y que tiene muchas hectáreas para cuidar, en general está ubicado, junto con sus hijos, a tres, cuatro, o cinco kilómetros de distancia, como mínimo, de un centro poblado donde pasa un colectivo. Supongamos que el botija sale de primaria dispuesto a concurrir al liceo, porque existe un interés real de que estudie. Se trasladará a caballo, en bicicleta o como sea hasta el centro poblado o ruta más cercana, para allí tomar un colectivo e ir al liceo, ubicado en la ciudad más cercana, llámese Canelones, Florida, San José, etcétera, para hacer el mismo recorrido en horas de la tarde, todo lo que, obviamente, tiene su costo. A los seis meses o al año, la situación es inviable. Posiblemente ese chico quedó en la estancia ordeñando vacas de por vida, o tal vez se fue a la ciudad, no sabiendo muy bien a qué. Entonces, se trata de un sector de gente joven del medio rural que debe ser protegida para evitar la despoblación de la campaña, ya que todos los días, cantidad de chicos se van para las ciudades porque no tienen alternativas.

Muchas veces el padre aspira a que el joven se quede con él, pero es el patrón quien decide que no, porque no puede pagar a más gente. Por lo tanto subsiste con el padre como puede, haciendo changas durante uno o dos años, y a los tres años, posiblemente, decide irse al pueblo a trabajar en la construcción o en lo primero que le surja. Algunos se casan y van a vivir a los suburbios, intentando formar su familia, lo que implica, obviamente, que ya no continúen estudiando, y al carecer de trabajo estable, se desmejora la calidad de vida.

En resumen, todo esto se da, principalmente, porque el costo del traslado del estudiante de campaña es imposible de absorber por los padres. El jefe de familia no gana lo suficiente como para hacerse cargo del valor de los pasajes a los centros de estudio.

Es cuanto quería decir.

SEÑORA POU.- Los que conocemos el país sabemos que en el Uruguay profundo hay deserción ya a nivel escolar. En algunos lugares hemos visto con alegría que se han organizado las comunidades, por ejemplo, contratando ómnibus. En este momento estoy pensando en el caso específico de Pirarajá, en Lavalleja. Incluso, nosotros hemos participado en organizaciones no gubernamentales que han colaborado al igual que lo ha hecho, en ocasiones, el CODICEN.

En realidad, creo que no podemos descartar ninguna solución. Cuando la gente está concentrada en una zona -por ejemplo, en Rincón de la Bolsa- la situación es una, mientras que es diferente cuando las personas se encuentran diseminadas. Pienso que el Uruguay no es tan grande como para no poder pensar en cubrir las rutas y que el CODICEN trace ejes adecuados. Hasta las rutas se puede ir a caballo, pero el tema es de ahí para adelante. Desconozco si ustedes ya han planteado alguna iniciativa al respecto, ya que no creo que sea tan complicado hacer un trazo relativamente afinado de las posibles rutas.

SEÑOR FABRE.- En algunos casos específicos, por intermedio de la Intendencia se ha podido coordinar con un vehículo que es pagado por la comisión de padres del liceo. Así se ha podido formar un circuito pequeño, y en un micro se trasladan 15 ó 20 escolares.

SEÑORA POU.- Sé que, por ejemplo, en Cerro Largo, se juntan en las rutas chicos de primaria, del liceo y de la UTU, a los efectos de ser trasladados. Indudablemente, este no es un tema fácil, pero lo más difícil es que los jóvenes queden por el camino.

SEÑOR WEISS.- Al respecto, en el Grupo de Trabajo recibimos a representantes del Ministerio de Educación y Cultura, y en la oportunidad se nos informó sobre las becas que las Intendencias reparten en los distintos departamentos a los efectos de que cierta población con problemas pueda tener acceso a los centros de estudio. Se trata de becas para el traslado. Entonces, si se articula una respuesta global, hay que analizar si ese Fondo, que ya está dispuesto para eso, se puede utilizar, colaborando con las Intendencias, para financiar algún tipo de locomoción que, como decía la señora Senadora, pase recogiendo gente que quiere trasladarse hasta la ruta. En definitiva, el Ministerio dispone de un Fondo que utiliza en esto. Incluso, una maestra nos explicó cuánto dinero o qué partida se invertía en las Intendencias para que la gente se presentara a solicitarlas, previo estudio del caso. Entonces, hay que analizar los diferentes Fondos que se aplican, y de esa forma estructurar una respuesta global, ya que los esfuerzos que se hacen por parte del Estado quedan dispersos porque no se coordinan.

SEÑORA POU.- Evidentemente, estamos ante un problema con dos caras. Por un lado, la población concentrada, por ejemplo en Rincón de la Bolsa, que puede tener una solución por la vía que aquí se ha planteado y, por otro, la población diseminada, que por esa condición no deja de ser tan importante como la primera, para la que, quizá, debamos apuntar a otro tipo de solución.

SEÑOR POGGIO .- Es por ello que pensamos que el sistema de becas favorecería más a quienes están diseminados y no tienen la posibilidad de que se les mande un ómnibus que los lleve hasta determinado lugar. Nosotros conocemos gente que ha utilizado la beca para comprar un pequeño ciclomotor o pagar el combustible, es decir, que la ha usado muy bien. Por lo tanto, considero que no hay que limitarse, porque la problemática difiere con la zona.

Por otro lado, quería aludir a un tema al que hice mención anteriormente -y acoto que parecería que los Ediles estamos destinados a desaparecer en cualquier momento, porque cada vez hay más sistemas paralelos al Gobierno que tienen mayor apoyo para resolver la problemática de la gente en asuntos de los que antes nos ocupábamos nosotros- y que tiene relación con la implantación del IVA en el transporte, tema con respecto al cual existe un gran dilema. En ese tema no sé si sería iluso considerar que cuando el río suena, agua lleva, pues se dice que está a estudio, pero se va a terminar implementando. De esta forma, quizás sería factible estructurar desde ya que una parte de esa incidencia -que, por lo que hemos oído, rondaría en un 7%- se volcara al transporte del estudiante, en lugar de ir a Rentas Generales.

Pienso que para esto podría implementarse un sistema por el cual se descontara mediante una tarjeta estudiantil, como si se tratara de un prepago. ¿Sería muy futurista o iluso pensar esto?

SEÑORA POU.- Al respecto, recuerdo que mi abuelo, que era un catalán muy tesonero, decía que las utopías son verdades anticipadas.

SEÑOR CID.- Felicito la iniciativa del Area Metropolitana en este emprendimiento, que tiene una connotación social muy intensa e importante.

En realidad, pienso que esta reunión no debe finalizar sin que queden claros algunos aspectos. Por ejemplo, es claro que de nuestra parte podemos colaborar con alguna idea -como hizo la señora Senadora- o implementar algún mecanismo que pueda alimentar alguna expectativa ya que, en definitiva, nosotros somos quienes votamos los Presupuestos y por esa vía podemos obtener algún instrumento en las Rendiciones de Cuentas.

Asimismo, el tema del relevamiento nos parece básico, porque si no hay un relevamiento formal y concreto, no se puede hacer ninguna estimación. Entonces, lo que no me queda claro es cuál sería el rol de esta Comisión de Educación y Cultura, dentro de las expectativas que ustedes plantean; es decir, quisiera saber qué es lo que aspiran que nosotros podamos implementar, instrumentar, solicitar o recabar, a los efectos de tener idea de qué camino seguir.

SEÑOR WEISS.- Nosotros solicitamos, a través de la Junta, el pedido de información a la Universidad de la República, UTU y Secundaria, en cuanto a las matrículas, para tener conocimiento de los números. En realidad, solamente obtuvimos respuesta de la Universidad de la República. En cuanto a Secundaria, finalmente obtuvimos la información, ya que al explicarle a un Director de la Intendencia Municipal de Montevideo que no habíamos conseguido esos datos, nos dijo que él los conseguía para el otro día, lo cual efectivamente fue así; debo confesar que me sentí un poco menoscabado como Edil, por la rapidez con que el Director pudo obtener la información que yo no había conseguido a través de las vías que correspondía, es decir, un pedido de información sustentado en un trabajo de la Junta.

SEÑOR CID.- Esos datos están en mi despacho.

SEÑOR WEISS.- La idea nuestra era conversar con los señores Senadores a los efectos de, entre otras cosas, ver con qué información cuentan y solicitar la que nos falte. Anecdóticamente, debo decir que el Director Nacional de Transporte, el ingeniero Facello, nos dijo que no tenía esa información; entonces, nosotros fuimos incautos y nos comprometimos a conseguírsela, ya que pensábamos que iba a ser algo rápido y sencillo. Hace unos días me encontré con el ingeniero Facello en una actividad en la Torre de los Profesionales, en un seminario sobre área metropolitana, y me preguntó por esos datos, a lo cual le respondí que sólo había conseguido la matrícula completa de Secundaria de todo el país y que el resto de la información aún no la habíamos podido obtener. Es decir que tenemos algo pendiente en ese ámbito.

SEÑOR BRENTA.- Obviamente, hay algunas cuestiones que no son del ámbito de esta Comisión. Algunas ideas tienen que ver con lo que planteaba hace unos momentos el Edil Poggio en cuanto a los aspectos de la reestructura del transporte en el área metropolitana, donde hay competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias; en general, cada uno defiende estas competencias con mucha convicción. Entonces, este no sería un problema de la órbita de esta Comisión, aunque suponemos que sí de la de Transporte y Obras Públicas, donde concurriremos en el día de mañana. En ese ámbito está la posibilidad de discutir una reestructura del transporte en el área metropolitana, para lo cual habrá que conversar en primer lugar con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, lo cual resulta una tarea bastante difícil. Digo esto porque hemos invitado en forma sistemática al Ministro de Transporte y Obras Públicas, a través del Director Nacional de Transporte, el ingeniero Facello, y no hemos tenido mucha suerte en este sentido, a pesar de que en este proyecto hemos participado Ediles de todos los Partidos.

Evidentemente, existe una necesidad imperiosa de reestructurar el transporte en el área metropolitana, lo cual hace a la posibilidad de generar recursos vinculados a cualquier cosa, por ejemplo a ésta. Esta problemática no los atañe a ustedes. Sin embargo, es cierto que necesitamos obtener los números vinculados a las matrículas de los departamentos que estarían comprendidos en esta problemática y poder llegar a dar un paso más que tiene que ver con saber quién haría uso de un sistema de este tipo.

En realidad, hoy nosotros podemos saber qué cantidad de estudiantes están matriculados en los cuatro departamentos del área, pero no sabemos cuántos no asisten y cuántos viven a una distancia de la institución educativa que no hace necesaria la utilización de un sistema de estas características.

No sé cómo puede avanzarse en establecer, al menos, algún tipo de porcentaje al respecto. Creo que cada institución educativa sabe cuál es el lugar de residencia del estudiante y, por lo tanto, puede llegar a determinar a qué distancia vive. Evidentemente, no todos los estudiantes matriculados necesariamente harían uso de este servicio. Por ejemplo, la Intendencia Municipal de

Montevideo establece el otorgamiento de los boletos gratuitos en dos líneas de transporte colectivo, pero no en cualquiera, sino en aquéllas que pasan entre la residencia del estudiante y la institución educativa a la que concurre. Es decir que no se trata de un boleto que pueda tener un uso generalizado, lo cual implica definir un mecanismo por el cual se establezca cuáles son aquéllas líneas que al estudiante le sirven; evidentemente, esto no es fácil.

Entonces, aquí hay dos aspectos: uno tiene que ver con la voluntad política y la obtención de los recursos, y otro con el hecho de avanzar en los mecanismos ya que, obviamente, no todos los estudiantes van a utilizar este sistema. Quizás haya un porcentaje importante en Rincón de la Bolsa, en Solymar o en el departamento de Florida, que aparezca dentro de los números de la matrícula pero que, en realidad, no necesite este mecanismo porque los estudiantes viven a dos o tres cuadras de la institución. Esto permitiría avanzar en este aspecto, de repente acotar los números y, por lo tanto, hacer más viable la posibilidad. Considero que quizás los señores Senadores podrían avanzar en este tema, intercambiando opiniones con las autoridades de la enseñanza, buscando mecanismos que permitan determinar estos números.

En cuanto a la obtención de los recursos, quizás no sea una tarea de la Comisión, aunque sí de ustedes como Senadores, evaluando las posibilidades.

SEÑOR POGGIO.- No decimos con esto que sea necesario hacer algo tan grande como un censo, pues esa información debe surgir del centro de estudios de cada zona y quizás se pueda recabar acercando un formulario a cada clase de los tres grados en el que se conteste a qué distancia vive el estudiante y qué cursa. Hemos analizado censos realizados, pero algunos son del año 1996, y esto es algo continuamente cambiante, por lo que los estudiantes se pueden haber mudado, desertado o terminado el ciclo.

Sin querer ahondar mucho en el tema de Rincón de la Bolsa, debo decir que el único liceo que tiene hasta sexto año, no tiene todas las orientaciones, y si el estudiante quiere seguir sexto año de Medicina, debe ir a Libertad.

SEÑOR BRENTA.- Pienso que obtener algún muestreo de tres o cuatro instituciones educativas por departamento permitiría aproximarse a un porcentaje que haga que se trabaje sobre un número, desde el punto de vista económico, bastante más real que el número global. Me parece que esa puede ser una idea que los señores Senadores pueden acordar con las autoridades de la Enseñanza, porque tirar todo el paquete con la globalidad de los números genera una situación poco viable. No es real pensar que estamos hablando de la totalidad de la matrícula; podemos estar hablando del 50%, pero no lo sabemos.

SEÑORA POU.- Tenemos dos problemas más: uno de ellos es detectable a través de los centros de enseñanza -me refiero a la deserción que con el correr del año se va produciendo- y el otro, que es más difícil, trata de los alumnos que ni siquiera ingresan, porque terminan Primaria y no continúan porque es algo que está fuera de sus posibilidades por razones de traslado.

SEÑOR BRENTA.- Otro dato a tener en cuenta tiene que ver con el servicio de transporte suburbano, que a breve plazo va a tener un sistema informático en las unidades de transporte. Ese sistema va a permitir establecer, con más certeza, la cantidad de estudiantes que hacen uso de dicho transporte en el área metropolitana. Por un lado, podría haber algún tipo de información brindada por las autoridades de la Enseñanza que establecería un muestreo y, por otro, un porcentaje de información que podría venir del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a breve plazo, que determinaría con más certeza que el anterior cuántos estudiantes hacen uso de dicho servicio, porque la famosa maquinita, que también se va a usar en Montevideo, hace que el guarda o el guarda-conductor establezca el tipo de boleto que vende y quede registrado en el sistema informático. Si hay algún mecanismo que diferencia al estudiante, es ésa y es ahí donde se puede obtener dicha información con un grado de certeza muy importante.

SEÑOR WEISS.- La idea es que se subsidie y se apoye a quienes realmente lo necesitan. Todos sabemos -y a nadie hay que explicárselo- que los recursos son escasos y la obligación suprema es administrarlos bien. Quiero dejar claro que, en este caso, en particular, hay que detectar quién lo precisa, y en eso estamos trabajando. A veces este tipo de propuestas -y somos conscientes de que no tenemos poder resolutivo en este tema- pueden parecer teñidas de un cierto barniz demagógico, pero nada está más lejos de eso. Estamos tratando de estudiar el tema en profundidad y coordinar con quienes tienen información. En ese sentido es que nos acercamos a ustedes.

Pensamos que además de la sensibilidad que los señores Senadores tienen -y por la que están acá- está el tema de la accesibilidad a la información, es decir, el acceso que pueden tener a alguna información que de pronto para nosotros es más limitado, lo que nos podría permitir avanzar juntos en una propuesta razonable y sensata, que nos dejaría a todos muy bien parados -en el buen sentido de la palabra- frente a la opinión pública, que a veces tiene ciertas visiones un poco complicadas en relación a nuestro rol.

SEÑOR POGGIO.- Soy de una zona que tiene más de cien años; ahora se llama Rincón de la Bolsa, pero antes era Rincón de la Balsa.

Para quienes no tenemos recursos, es muy importante llegar a los centros de enseñanza. Mi familia ha acompañado los pasos, el avance de la educación en la zona. Mi abuelo no fue a la escuela, recibió educación en un convento; mi padre fue hasta tercer año de escuela, porque era lo que había, y yo, como no había liceo, sólo curse hasta sexto año de escuela. Mi hija mayor fue acompañando el avance: primero cursó tercero de liceo, y cuando se inauguró cuarto, también lo cursó, y así llegó a completar el ciclo. Mi otra hija está cursando primero de odontología. En cuarto año de liceo ella ganó el premio internacional del CELADE, de derechos humanos, y el señor Presidente de esta Comisión fue quien le entregó el premio. Quiero decir, por tanto, que no es un capricho pelear por la zona.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos mucho su presencia. Nosotros conversaremos para ver qué destino le damos a este tema. Seguramente trasladaremos esto a distintas áreas del Estado, como pueden ser el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y ANEP; y seguramente entre todos, Juntas Departamentales y Senado incluidos, podremos hacer un poco más de fuerza.

Se suspende la toma de versión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 5 minutos)